

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Optimalisasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2008:986), optimalisasi berasal dari kata dasar optimal yang berarti terbaik, tertinggi, paling menguntungkan, menjadikan paling baik, menjadikan paling tinggi, pengoptimalan proses, cara, perbuatan mengoptimalkan (menjadikan paling baik, paling tinggi, dan sebagainya), sehingga dapat diartikan optimalisasi adalah suatu tindakan, proses, atau metodologi untuk membuat sesuatu (sebagai sebuah desain, sistem, atau keputusan) menjadi lebih atau sepenuhnya sempurna, fungsional, atau lebih efisien dan efektif. Menurut W.J.S. Poerdwadarminta (1997:753), “optimalisasi adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan.” Jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien. Menurut Winardi (1999:363), “optimaslisai adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan jika dipandang dari sudut usaha.” Berdasarkan beberapa pengertian diatas, dapat disimpulkan bahwa optimalisasi adalah suatu proses, melaksanakan program yang telah direncanakan serta mengambil cara yang lebih efisien dan efektif guna mencapai tujuan atau target yang diharapkan sehingga dapat meningkatkan kinerja menjadi lebih baik dengan tujuan hasil yang didapatkan menjadi lebih maksimal.

2. Aplikasi B-path

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (1998:52), “aplikasi adalah penerapan dari rancangan sistem untuk mengolah data yang menggunakan aturan atau ketentuan bahasa pemrograman tertentu.” Menurut Kamus Komputer Eksekutif, “aplikasi mempunyai arti pemecahan masalah yang menggunakan salah satu teknik pemrosesan data aplikasi yang biasanya berpacu pada pemrosesan data yang diharapkan.” Aplikasi biasanya berupa perangkat lunak yang berbentuk *software* yang berisi kesatuan perintah atau program yang dibuat untuk melaksanakan sebuah pekerjaan yang diinginkan. Dapat disimpulkan bahwa aplikasi berarti penerapan suatu program yang diciptakan agar siap digunakan untuk melaksanakan suatu fungsi bagi pengguna jasa aplikasi dalam mencapai sasaran yang akan dituju. Aplikasi adalah suatu subkelas perangkat lunak komputer yang memanfaatkan kemampuan komputer langsung untuk melakukan suatu tugas yang diinginkan pengguna sehingga bisa mempermudah serta menyederhanakan rancang sistem untuk mengolah data yang menggunakan aturan atau ketentuan bahasa pemrograman tertentu dengan sistematis.

B-path merupakan aplikasi ESS (*Employee Self-Service*) yang dibangun oleh PT. Berlian Laju Tanker, Tbk dengan berbasis web. Sebelum menggunakan aplikasi B-path, setiap pekerja yang ingin melakukan pembaharuan data pribadi dan mengaksesnya harus

membuat memorandum melalui atasan. Berdasarkan memo tersebut, dilakukan pengecekan ke divisi HRD (*Human Resources Department*) untuk memastikan status pegawai yang bersangkutan sehingga permintaan tersebut diproses dengan membuat *form request* perubahan data pekerja yang akan dikirimkan ke divisi IT (Informasi dan Teknologi) PT. Berlian Laju *Tanker*, Tbk. Data pekerja akan berubah setelah bagian IT (Informasi dan Teknologi) menindaklanjuti *request* tersebut dan melakukan perubahan data. Sebelum adanya aplikasi B-path, proses mencatat, mengolah, dan menyimpan data menggunakan *system manual* sehingga banyak menggunakan media dokumen untuk mencatat data pelaut. Jika proses pencarian data pelaut ini menggunakan sistem manual maka akan membutuhkan waktu yang lama karena data pelaut masih menggunakan arsip dan dokumen. Data pelaut juga akan rentan oleh hal-hal yang tidak diinginkan dan pasti akan merugikan seperti data yang hilang dan rusak.

Dengan menggunakan aplikasi B-path pekerja kantor PT. Berlian Laju *Tanker*, Tbk dapat *log-in* sendiri kedalam aplikasi tersebut kapanpun untuk mengakses data pribadi serta pekerjaan secara cepat, transparan dan akurat. Seluruh proses pengajuan, *approval*, *monitoring*, dan *reporting* akan tergabung ke dalam satu sistem aplikasi yaitu B-path. Aplikasi B-path bersifat *limited user* atau hanya dapat digunakan oleh pegawai di PT. Berlian Laju *Tanker*, Tbk saja. Jadi privasi dan keamanan data perusahaan dapat terjaga dengan baik dari pihak-pihak

yang tidak berkepentingan dan berpotensi mengganggu kelangsungan perusahaan.

Aplikasi B-path singkatan dari aplikasi BLT-path terdapat program *crew rolling plan* yang berguna sebagai alat perencanaan proses pergantian awak kapal. Peran aplikasi B-path untuk divisi CMM (*Crew Manning and Management*) di PT. Berlian Laju Tanker, Tbk adalah sebagai *data base* atau tempat penyimpanan data pribadi seperti ijazah, sertifikat, *seaman book*, *passport*, *medical check up* dan dokumen-dokumen pribadi lainnya. Aplikasi B-path juga sebagai tempat pembuatan *crew rolling plan* untuk merencanakan kegiatan *rolling crew* dalam suatu periode tertentu. Ketika masa kontrak *crew* di sebuah kapal akan segera habis, aplikasi B-path akan memberikan tanda kepada operator agar segera mempersiapkan proses *sign off crew* tersebut dan segera mencari *crew* baru sebagai pengganti yang sesuai dengan spesifikasi yang dibutuhkan. Sistem kerja aplikasi B-path dan *rolling crew* sangat berkaitan agar terciptanya pergantian awak kapal yang terencana, lancar dan tepat.

3. *Sign on*

Pelaut berkewarganegaraan Indonesia yang akan bekerja diatas kapal diwajibkan untuk melapor kepada pejabat yang berwenang, yaitu Direktorat Jendral Perhubungan Laut Kementrian Perhubungan Republik Indonesia untuk melakukan pencantuman dan pengesahan tanggal serta tempat naik kapal yang akan dicatat dalam buku pelaut

yang bersangkutan dengan melengkapi persyaratan *sign on* sebagai berikut:

- a. Surat pendukung dari perusahaan.
- b. Paspur yang masih berlaku.
- c. Buku pelaut yang masih berlaku.
- d. Dua rangkap fotokopi kontrak kerja.
- e. Satu rangkap kontrak kerja asli yang sudah ditandatangani kedua belah pihak dan distempel perusahaan.

(<http://kemlu.go.id/doha/id/layanan-konsuler/pelayanan-wni/Pages/Sign-on-Sign-off-buku-pelaut.aspx>)

Sebelum *crew* dapat melakukan *sign on* atau naik ke atas kapal, awak kapal yang akan bekerja di atas kapal harus melalui langkah-langkah berikut:

- a. Mengurus pengumpulan dokumen (ijazah laut atau *certificate of competency* dan Sertifikat Keahlian Pelaut atau *certificate of proficiency*) sesuai dengan jabatan dan jenis kapal serta dokumen pribadi seperti *passport*, KTP dan lain sebagainya.
- b. Mengurus sertifikat *pre sailing health certificate* atau *medical check up* dari rumah sakit yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran dan diijinkan oleh pejabat yang berwenang.
- c. Mengumpulkan buku pelaut atau *seaman book* yang akan digunakan sebagai buku identitas pelaut yang berisi data pribadi, masa layar dan perijinan *sign on* maupun *sign off* kapal.

d. Menandatangani surat kontrak pelaut atau Perjanjian Kerja Laut (PKL) yang akan disahkan oleh Syahbandar. Perjanjian Kerja Laut (PKL) adalah perjanjian yang dibuat antara seorang pengusaha kapal disatu pihak dengan seorang *crew* kapal dipihak lain, untuk melaksanakan setiap kewajiban dan mendapatkan hak masing-masing dari yang tertera didalam Perjanjian Kerja Laut (PKL).

e. *Standby*, adalah situasi yang dialami pelaut ketika sudah mengetahui tanggal *sign on* namun masih menunggu hari keberangkatan.

Dalam penerimaan *crew* kapal di PT. Berlian Laju Tanker, Tbk, terdapat persyaratan yang harus dimiliki oleh *crew*, antara lain:

a. *Master*

Minimal Tanker Experience 1 Year on LPG, Chemical Tanker and LNG ship. Certification COC is ANT 1 and COP are BST, TF, SCRB, MFA, MC, AGT, AOT, ACT, RA, RS, BTM, GOC or GMDSS, ECDIS, SSO.

b. *Chief Officer*

Minimal Tanker Experience 1 Year on LPG, Chemical Tanker and LNG ship. Certification COC is ANT 1 or ANT 2 and COP are BST, TF, AFF, SCRB, MFA, MC, ACT or AGT, AOT, RA, RS, BTM, GOC or GMDSS, ECDIS, SSO, SHIP HANDLING MANOUVERING, SHIPBOARD SAFETY.

c. 2 Officer

Minimal Tanker Experience 1 Year on LPG, Chemical Tanker and LNG ship. Certification COC is ANT 2 or ANT 3 and COP are BST, TF, AFF, SCRB, MFA, MC, AGT, AOT, ACT, RA, RS, BTM, GOC or GMDSS, ECDIS, SSO.

d. 3 Officer

Minimal Tanker Experience 1 Year on LPG, Chemical Tanker and LNG ship. Certification COC is ANT 3 and COP are BST, TF, AFF, SCRB, MFA, MC, AGT, AOT, ACT, RA, RS, BTM, GOC or GMDSS, ECDIS, SSO.

e. Chief Engineer

Minimal Tanker Experience 1 Year on LPG, Chemical Tanker and LNG ship. Certification COC is ATT 1 and COP are BST, TF, AFF, SCRB, MFA, MC, AGT, AOT, ACT, ISM-CODE, SSO, ERM.

f. 2 Engineer

Minimal Tanker Experience 1 Year on LPG, Chemical Tanker and LNG ship. Certification COC is ATT 1 or ATT 2 and COP are BST, TF, AFF, SCRB, MFA, MC, AGT, AOT, ACT, ISM-CODE, SSO, ERM.

g. 3 Engineer

Minimal Tanker Experience 1 Year on LPG, Chemical Tanker and LNG ship. Certification COC is ATT 3 and COP are

BST, TF, AFF, SCRB, MFA, MC, AGT, AOT, ACT, RA, RS, BTM, GOC or GMDSS, ECDIS, SSO.

h. *4 Engineer*

Minimal Tanker Experience 1 Year on LPG, Chemical Tanker and LNG ship. Certification COC is ATT 3 and COP are BST, TF, SCRB, MFA, MC, AOT, ACT / AGT, ISM CODE, SSO, ERM.

i. *Pumpman*

Minimal Tanker Experience 1 Year on LPG, Chemical Tanker and LNG ship. Certification COC is ANT D and COP are BST, TF, SCRB, MFA, MC, ACT or AGT, AOT, SATSDSD.

j. *Quarter Master*

Minimal Tanker Experience 1 Year on LPG, Chemical Tanker and LNG ship. Certification COC is ANT D and COP are BST, TF, SCRB, MFA, MC, AGT, ACT, SATSDSD.

k. *Ordinary Seaman*

Minimal Tanker Experience 1 Year on LPG, Chemical Tanker and LNG ship. Certification COC is ANT D and COP are BST, AFF, TF, SCRB, SATSDSD.

l. *Oiler*

Minimal Tanker Experience 1 Year on LPG, Chemical Tanker and LNG ship. Certification COC is ANT D and COP are BST, AFF, TF, SCRB, SATSDSD.

4. *Sign off*

Pelaut berkewarganegaraan Indonesia yang akan dipindahkan ke kapal lain atau telah menyelesaikan masa kontrak yang ada pada PKL (Perjanjian Kerja Laut) dan hubungan kerja berakhir karena masa kontrak telah habis akan mendapatkan catatan Nahkoda mengenai *konduite* pelaut selama *on board*, diwajibkan untuk melapor kepada pejabat yang berwenang yaitu Direktorat Jendral Perhubungan Laut Kementrian Perhubungan Republik Indonesia untuk melakukan pencantuman dan pengesahan. Berikut adalah persyaratan *sign off*:

- a. Surat pendukung dari perusahaan.
- b. Buku pelaut yang masih berlaku, yang telah diisi dan ditandatangani kapten atau master kapal pada halaman *sign off*.
([http://kemlu.go.id/doha/id/layanan-konsuler/pelayanan-wni/Pages/Sign-on-Sign-off buku-pelaut.aspx](http://kemlu.go.id/doha/id/layanan-konsuler/pelayanan-wni/Pages/Sign-on-Sign-off%20buku-pelaut.aspx))

Sign off adalah proses turunnya awak kapal yang disebabkan oleh berbagai hal. Sebelum *crew* melakukan *sign off* atau turun dari atas kapal, terlebih dahulu harus melalui sebuah proses sebagai berikut:

- a. Nahkoda dan *crew* di kapal berkoordinasi dengan kantor di PT. Berlian Laju *Tanker*, Tbk tentang rencana pergantian *crew* yang harus segera dilakukan sesuai *crew rolling plan*.
- b. Setelah turun dari kapal *crew* melapor kepada pejabat yang berwenang, yaitu Direktorat Jendral Perhubungan Laut Kementrian Perhubungan Republik Indonesia untuk melakukan

pencantuman dan pengesahan tanggal, tempat turun kapal, masa layar, dan perpanjangan atau pergantian buku pelaut jika buku pelaut sudah *expired*, rusak dan halaman penuh. Semua hal tersebut akan dicatat dalam buku pelaut.

Penyebab terjadinya *sign off* dari atas kapal disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain adalah:

a. Cuti.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia, Nomor 7, Tahun 2000, Bagian 4, Pasal 24 Ayat (1) disebutkan bahwa “setiap awak kapal berhak mendapatkan cuti tahunan yang lamanya paling sedikit 20 hari kalender untuk setiap jangka waktu 1 tahun bekerja”. Ayat (2), awak kapal yang mendapatkan hak cuti tahunan dapat mengganti hak cutinya dengan imbalan upah sejumlah hari cuti tersebut.

b. Atas Permintaan Sendiri.

Banyak para karyawan mengambil cuti dengan jadwal yang berbeda-beda, pengajuan cuti harus disesuaikan dengan prosedur yang ada dalam perusahaan tersebut. Pelaut mengajukan permohonan *sign off* atas permintaan sendiri karena biasanya tidak nyaman, mempunyai masalah di atas kapal, ada kepentingan pribadi dan lain-lain.

c. Menunggu penempatan dan *standby*.

Dalam suatu perusahaan pelayaran pengaturan *crew* kapal harus

diperhatikan karena seringkali terjadi penyesuaian *crew* sesuai spesifikasi kapal. Dalam proses perpindahan *crew* dari kapal satu menuju kapal yang lain tentu harus melalui *sign off* dan *sign on* terlebih dahulu sesuai peraturan.

d. Sakit.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000, Tentang Kelautan, Bagian 4, Pasal 28, Ayat (1), ”pengusaha angkutan di perairan wajib menanggung biaya perawatan dan pengobatan bagi awak kapal yang sakit atau cidera selama berada di atas kapal.” Ayat (2), “awak kapal yang sakit atau cidera akibat kecelakaan sehingga tidak dapat bekerja atau harus dirawat, pengusaha angkutan di perairan selain wajib membiayai perawatan dan pengobatan juga wajib membayar gaji penuh jika awak kapal tetap berada atau dirawat di kapal.” Ayat (4),” bila awak kapal diturunkan dan dirawat di luar negeri, biaya pemulangan kembali ke tempat domisilinya akan ditanggung penuh oleh perusahaan.”

Jadi ketika pelaut mengalami gangguan kesehatan selama masa kontrak kerja di atas kapal, maka perusahaan wajib mengizinkan pelaut untuk *sign off* dan menanggung segala biaya medis yang dikeluarkan sesuai klasifikasi penyebab dan jenis penyakitnya..

e. Habis masa kontrak, dan sebagainya.

Di dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL) terdapat kesepakatan antara perusahaan dan pelaut yang disahkan oleh pejabat yang berwenang yaitu Direktorat Jendral Perhubungan Laut Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. Salah satu kesepakatan yang ada didalamnya adalah tanggal *sign on* dan *sign off*. Ketika hari *sign off* tiba maka pelaut sudah memenuhi masa layar pada kontrak dan diperbolehkan turun dari kapal.

- f. Pemeriksaan kesehatan sampai mendapatkan surat sehat.

Jika *crew* kapal mengalami sakit, kecelakaan kerja atau meninggal dunia maka *crew* kapal diperbolehkan *sign off* atau turun dari kapal untuk mendapatkan jaminan medis sebagai bentuk tanggung jawab dari perusahaan tersebut.

- g. Mengikuti pendidikan dan pelatihan.

Seorang pelaut jika ingin memiliki jabatan yang lebih tinggi di atas kapal harus mengikuti pendidikan untuk mendapat ijazah yang lebih tinggi tingkatannya. Pelaut juga harus melakukan revalidasi atas semua sertifikat keterampilan pelaut yang dia miliki. Untuk melaksanakan semua hal tersebut dia harus *sign off* terlebih dahulu dari atas kapal.

5. *Crew rolling plan*

Dalam Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, pasal 40 butir 1 disebutkan bahwa awak kapal atau *crew* adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil. Oleh karena itu memerlukan pengawasan dan pembinaan dari segi

perlindungan, kesejahteraan, pengetahuan yang terus-menerus membaik dari segi disiplin, maupun penempatannya atau formasi susunan perwiranya di atas kapal.

Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku siji. Penugasan awak kapal berhubungan dengan tugas *crewing* yaitu untuk memenuhi kebutuhan armada kapal dengan cara mengatur perencanaan dalam penempatan *crew* sesuai dengan spesifikasi kapal.

Menurut Engkos Kosasih dan Hananto Soewodo (2009:131-133), “Ada perusahaan pelayaran yang menganut sistem pengawakan sebagai *crew* tetap, seperti di Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Namun banyak perusahaan yang menganut sistem pengawakan secara kontrak, seperti pada perusahaan swasta. Khusus untuk perusahaan swasta yang menganut pegawai tetap, perlu dipikirkan adanya ABK dan Nakhoda cadangan di darat yang jumlahnya kurang lebih 25-50% aktif, tergantung besarnya perusahaan, sebagai cadangan untuk pengganti saat ABK cuti, pendidikan dan sebagainya.”

Menurut George R. Terry dalam Engkos Kosasih dan Hananto Soewodo (2009:1), “*Planning* adalah gambaran perencanaan tentang apa yang akan dicapai sebagai pedoman atau garis besar yang akan dituju.” *Crew rolling plan* atau rencana pergantian *crew* adalah hal yang harus dipersiapkan oleh perusahaan pelayaran karena *crew* kapal memiliki batasan waktu dalam satu kontrak kerja. Pergantian *crew*

kapal merupakan salah satu hal yang memerlukan perhatian khusus dalam perusahaan pelayaran karena melibatkan *ship owner* atau *crewing department* sebagai perwakilan yang ditunjuk, Nahkoda (perwakilan dari kapal) dan *crew* kapal yang akan digantikan ataupun menggantikan (*sign on* atau *sign off*).

B. Definisi Operasional

1. Ditjen Hubla : Adalah Direktorat Jendral Perhubungan Laut yang merupakan instansi pemerintahan dibawah Kementerian Perhubungan yang mengurus angkutan di perairan khususnya laut.
2. Syahbandar : Pejabat pemerintah yang memiliki kewenangan untuk menjalankan dan melakukan pengawasan di pelabuhan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.
3. Imigrasi : Instansi pemerintah yang memiliki kewenangan untuk menjalankan dan melakukan pengawasan, pengaturan dan evaluasi terhadap Warga Negara Indonesia atau Warga Negara Asing yang masuk atau keluar, dari dan ke Indonesia.
4. BST : *Basic Safety Training* adalah sertifikat pelatihan keselamatan yang meliputi teknik dasar pemadaman api, pertolongan pertama, teknik bertahan hidup

pribadi, dan keamanan pribadi serta tanggung jawab sosial.

5. AFF : *Advanced Fire Fighting* adalah sertifikat pelatihan tentang tata cara atau prosedur memadamkan kebakaran diatas kapal serta mengetahui jenis-jenis alat pemadam kebakaran.
6. SCRB : *Survival Craft and Rescue Boats* adalah sertifikat pelatihan mengenai pengetahuan perangkat atau *craft* keselamatan dan kapal penyelamat yang digunakan pada saat terjadi *Man Over Board*.
7. MFA : *Medical First Aid* adalah sertifikat pelatihan mengenai pertolongan pertama atau tindakan awal yang dilakukan untuk menghadapi kondisi yang membutuhkan tindakan darurat.
8. MC : *Medical Care* adalah sertifikat pelatihan mengenai upaya pelayanan kesehatan yang diselenggarakan sendiri atau bersama-sama dalam suatu organisasi untuk memelihara kesehatan, mencegah dan menyembuhkan penyakit serta pemulihan kesehatan diatas kapal.
9. OTT : *Oil Tanker Training* adalah sertifikat pelatihan mengenai pengetahuan tentang bagaimana

melakukan penyimpanan dan mencegah kecelakaan pencemaran lingkungan dari minyak.

10. CTT : *Chemical Tanker Training* adalah sertifikat pelatihan mengenai pengetahuan tentang bagaimana melakukan penyimpanan dan mencegah kecelakaan pencemaran lingkungan dari bahan kimia.

11. LGT : *Liquid Gas Tanker Training* adalah sertifikat pelatihan mengenai pengetahuan tentang bagaimana melakukan penyimpanan dan mencegah kecelakaan pencemaran lingkungan dari bahan cair berbahaya dan gas.

12. RS : *Radar Simulator* adalah sertifikat pelatihan yang lebih mengutamakan praktik dan terdiri dari beberapa pelatihan yang dilakukan pada sebuah radar simulator dengan dua atau lebih “*Own Ships*” tentang pengamatan setiap pergerakan kapal yang terlihat dalam radar, mengenali penyebab tabrakan dan mengambil tindakan untuk mencegah terjadinya tabrakan.

13. AS : *Arpa Simulator* adalah sertifikat keahlian yang mempelajari dan mempraktekan ARPA (*Automatic Radar Plotting Aids*) pada semua kapal niaga termasuk juga AIS (*Automatic Identification System*)

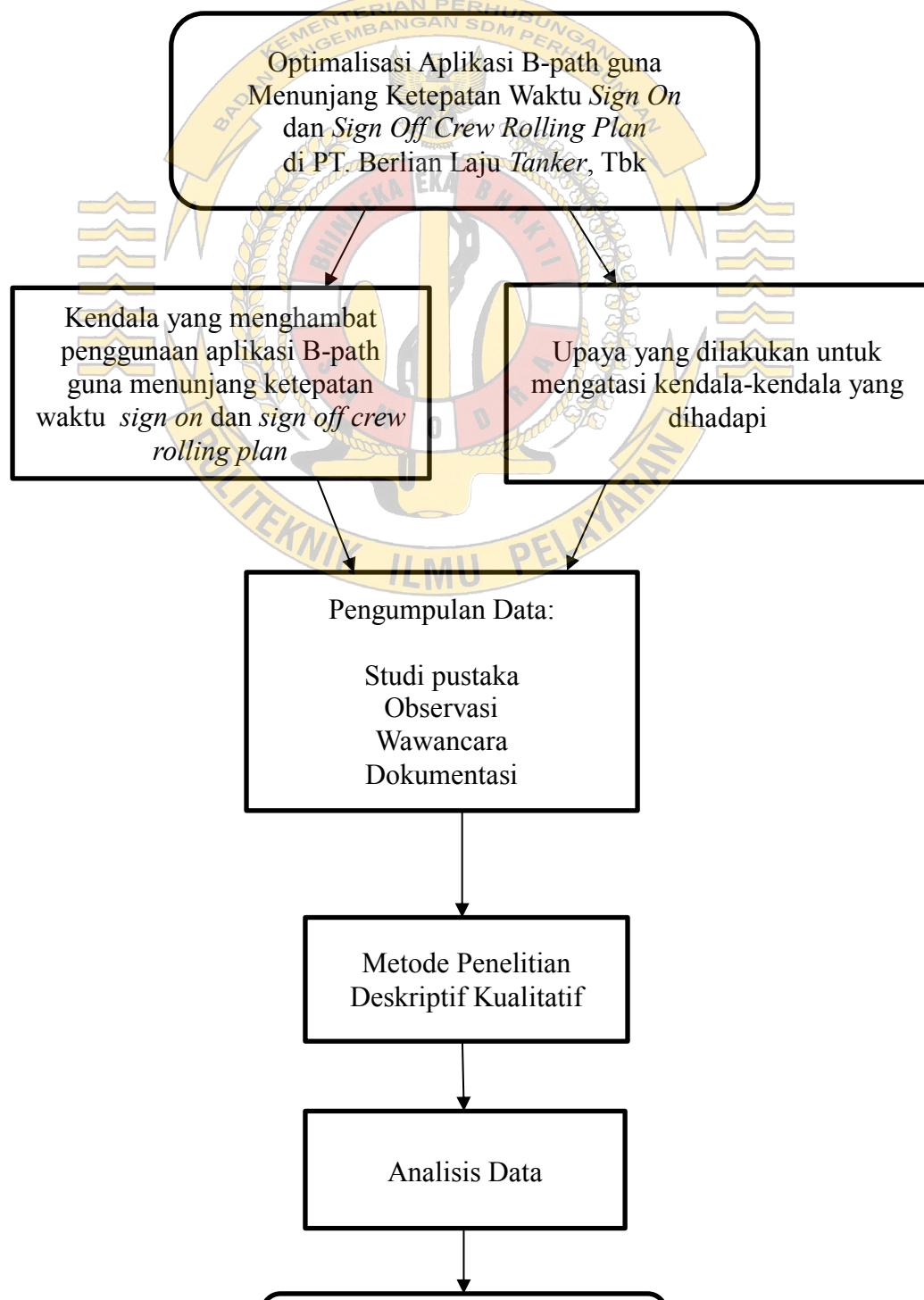
dan ECDIS (*Electronic Chart Display Information System*).

14. ORU/GMDSS : Operator Radio Umum / *Global Maritime Distress and Safety System* adalah sertifikat keahlian paket keselamatan yang disetujui secara internasional yang terdiri dari prosedur keselamatan, jenis jenis peralatan, protokol-protokol komunikasi yang dipakai untuk meningkatkan keselamatan dan mempermudah saat menyelamatkan kapal yang kecelakaan.

C. Kerangka Pikir Penelitian

Berdasarkan penjabaran yang diambil penulis pada konsep dan landasan teori diatas, maka penulis menyusun kerangka pikir penelitian untuk pemaparan kerangka berfikir atau pentahapan pemikiran secara kronologis. Kerangka pikir penelitian pada skripsi ini sebagai berikut :

Gambar 2.1
Kerangka Pikir Penelitian



Crew rolling plan atau rencana pergantian *crew* adalah hal yang harus dipersiapkan oleh perusahaan pelayaran karena *crew* kapal memiliki batasan waktu dalam satu kontrak kerja. Pergantian *crew* kapal merupakan salah satu hal yang memerlukan perhatian khusus dalam perusahaan pelayaran karena melibatkan *ship owner* atau *crewing department* sebagai perwakilan yang ditunjuk, Nahkoda (perwakilan dari kapal) dan *crew* kapal yang akan digantikan ataupun menggantikan (*sign on* atau *sign off*). Ketika masa kontrak *crew* di sebuah kapal akan habis, aplikasi B-path akan memberikan tanda kepada *operator* agar segera mempersiapkan proses *sign off crew* tersebut dan segera mencari *crew* baru sebagai pengganti yang sesuai dengan spesifikasi yang dibutuhkan. Sistem kerja aplikasi B-path dan perencanaan *rolling crew* saling berkaitan guna memenuhi perputaran awak kapal kapan saja termasuk pada keadaan darurat. Maka dari itu optimalisasi aplikasi B-path dapat menunjang ketepatan waktu *rolling crew* di PT. Berlian Laju Tanker, Tbk.